PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE A 2030

REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA



Créditos:
Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, Subsecretaría de Turismo
Plan Especial de Infraestructura MOP de apoyo al Turismo Sustentable a 2030
1ra edición, diciembre de 2017. Subsecretaría de Turismo - Dirección de Planeamiento (MOP)
Diseño y diagramación: Gestión Futuro Ingenieros Consultores Ltda.
Publicación financiada por Subsecretaría de Tursimo
Versión descargable en: www.subturismo.gob.cl - www.dirplan.cl
Fotografías: Banco de imágenes Servicio Nacional de Turismo y Ministerio de Obras Públicas

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA MOP DE APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE A 2030

REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTA



INDICE



La participación ciudadana fue crucial en el proceso de preparación del Plan

Presentación

La Subsecretaría de Turismo del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo y la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentan el "Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable al año 2030, Región de Arica y Parinacota". Este plan tiene por objetivo impulsar una cartera de proyectos de inversión en infraestructura de competencia del MOP que faciliten el desarrollo del turismo sustentable en la región.

La formulación de este Plan surge a partir de la implementación del Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable, instrumento de la Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento, impulsada por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo; y del Plan Chile 30/30 Obras Públicas y Agua para el Desarrollo, correspondiente al Ministerio de Obras Públicas.

Para ello, se aplicó un enfoque territorial que tomó como base los destinos turísticos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable; los diferentes instrumentos de planificación vigentes y el desarrollo de un extenso proceso participativo, que involucró a actores claves de la actividad turística regional.

Finalmente, es preciso mencionar que producto del trabajo realizado se proponen nuevas tipologías de obras públicas que tienen relación con el sector turismo, las que deberán ser posteriormente reexaminadas en conjunto con las diferentes direcciones operativas del Ministerio de Obras Públicas, de modo tal de analizar la viabilidad de abordarlas por medio de los actuales o bien nuevos programas de inversión.



INTRODUCCIÓN

Para la elaboración del plan se consideraron los destinos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región.

INTRODUCCIÓN

En el presente documento "Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable a 2030, Región de Arica y Parinacota" se sintetizan los principales resultados del proceso de identificación y priorización de la cartera de proyectos de inversión asociados a la dinámica y proyección del sector turismo. Dichos proyectos se encuentran agrupados, desde el punto de vista temporal, en periodos de tiempo de corto, mediano y largo plazo, con un horizonte general al año 2030. Todas las iniciativas conforman una cartera integral de proyectos que en su momento deberán ser evaluados socialmente para obtener su recomendación en el marco del sistema nacional de inversión pública, y posteriormente abordar su ejecución por el Ministerio de Obras Públicas, a través de sus servicios dependientes: Vialidad, Obras Portuarias, Aeropuertos, Agua Potable Rural, Obras Hidráulicas, Arquitectura, o bien mediante el sistema de Concesiones de Obras Públicas.

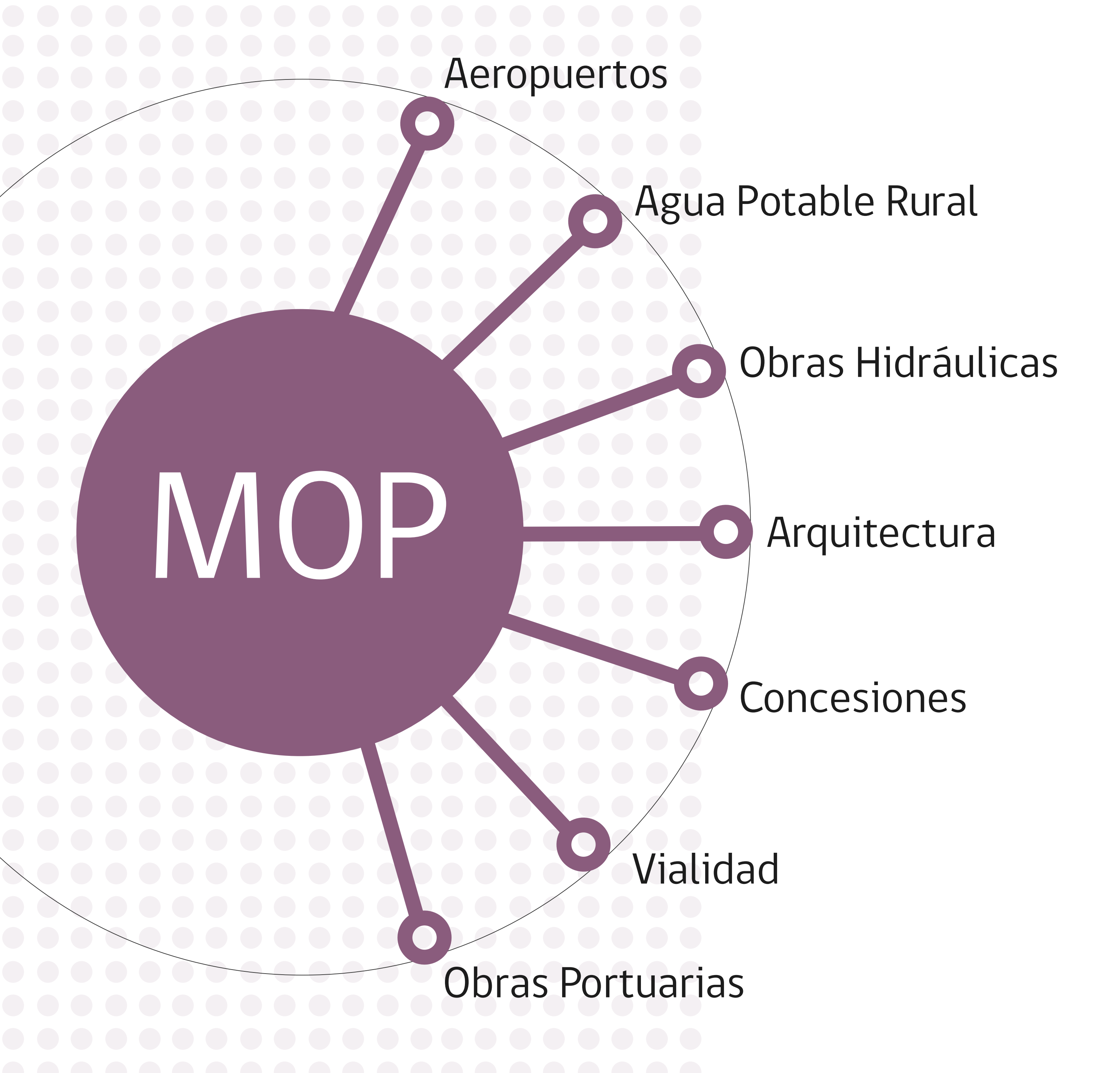
Este proceso se inició con la generación del estudio "Análisis de requerimientos de infraestructura MOP de apoyo al turismo", fruto de un trabajo colaborativo entre la Subsecretaría de Turismo y la Dirección de Planeamiento del MOP para abordar los desafíos que impone el turismo en materia de infraestructura, como importante factor que incide en la competitividad.

Para ello, se utilizó un enfoque territorial, que consideró los destinos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable y los atractivos turísticos priorizados en la región. El trabajo fue abordado a partir de una estrategia participativa, que involucró la realización de talleres y entrevistas con actores claves del turismo a nivel regional y local, que permitieron levantar las principales necesidades respecto de la infraestructura de obras públicas que se requiere para apoyar el turismo sustentable, con un horizonte al año 2030. Lo anterior fue complementado con el análisis de diferentes instrumentos de planificación vigentes y la visión y propuestas de desarrollo contenidas en los mismos. De esta manera, se identificaron los principales déficit y desafíos de infraestructura relacionados con el turismo sustentable en la región.

En la Región de Arica y Parinacota se desarrollaron cuatro talleres de participación. Tres en la primera fase del estudio, en los que se identificaron -en conjunto con la comunidad- las necesidades de infraestructura de apoyo al turismo. Estos se llevaron a cabo en las ciudades de Arica (dos de ellos) y Putre. En tanto, durante la segunda fase se ejecutó un taller de cierre en la capital regional, cuyo objetivo fue presentar a la comunidad una propuesta de cartera de proyectos de infraestructura de apoyo al turismo y recoger sugerencias que permitieron ajustar dicha propuesta.

Para la elaboración del Plan se utilizó un método de priorización de iniciativas basado en la aplicación de una matriz multicriterio que consideró factores, tales como: la sustentabilidad, la inclusión y la equidad territorial, todos ellos principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Finalmente, la cartera de proyectos que conforman el Plan se plasmó en un sistema de información geográfico con el fin de incorporar estos antecedentes a los sistemas de representación geoespacial que manejan el Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Turismo.





Este Plan de infraestructura agrupa proyectos en periodos de tiempo de corto, mediano y largo plazo, con un horizonte al año 2030.

1. EL TURISMO



1.1 El turismo en el mundo

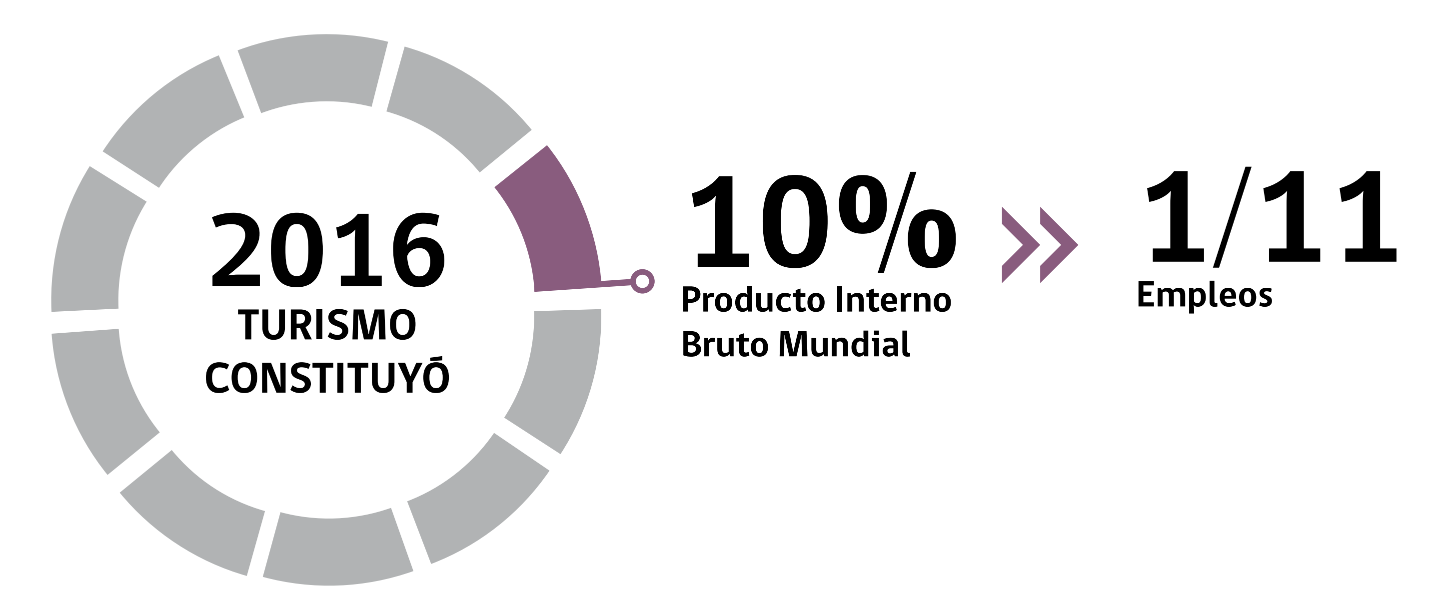
Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), en los últimos sesenta años la actividad turística ha experimentado una continua expansión y diversificación, que la ha convertido en uno de los sectores económicos de más rápido crecimiento a nivel global. En el año 2016, el turismo constituyó un 10% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial como efecto directo e indirecto inducido y generó uno de cada 11 empleos[1].

Otro indicador que da cuenta del dinamismo del sector es el aumento sostenido de las llegadas de turistas internacionales. A nivel mundial, éstas ascendieron a 1.235 millones en el año 2016, lo que equivale a un incremento de 5% respecto de 2015, año que ya había mostrado un incremento de un 4,1% en relación con 2014.

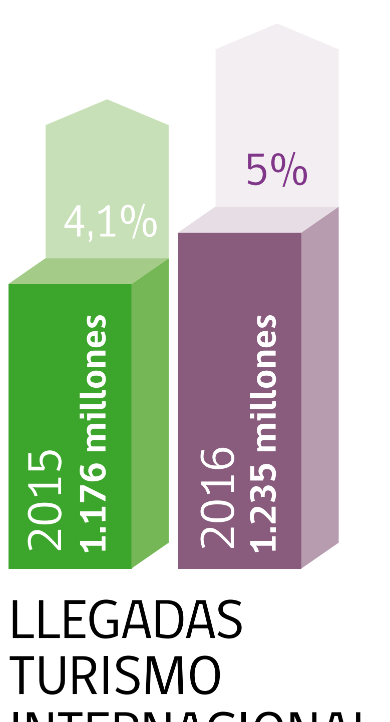
En el caso de América -territorio que abarca el 16,2% de la cuota de mercado-, las llegadas de turistas internacionales han crecido desde 170 millones en 2013 a más de 201 millones en 2015. Durante 2016 las cifras de la Organización Mundial de Turismo muestran que los ingresos por turismo internacional en el mundo se incrementaron en 24 mil millones de dólares respecto del año anterior, alcanzando un total de 1.220 mil millones de dólares. A nivel subregional, es destacable que el Caribe, América Central y Chile particularmente, hayan mostrado un crecimiento más rápido de sus ingresos en términos relativos, registrándose en todos esos destinos un aumento superior a 7%[2].

Los intereses de los y las turistas han ido cambiando con el paso de los años: históricamente, existía preferencia por destinos consolidados o tradicionales, mientras que en la actualidad hay una tendencia creciente por nuevas experiencias en destinos considerados exóticos o cuyo desarrollo turístico es incipiente. Así, Asia y el Pacífico han mostrado crecimientos superiores a Europa en años recientes[3]. En el mismo sentido, el turismo de intereses especiales ha tenido un importante crecimiento y se ha diversificado, generando mercados de nicho como el ecoturismo o turismo aventura, y aumentando la oferta de otros, como el de cruceros o spa[4].

1. Organización Mundial del Turismo (2017). La importancia del turismo.
2. Organización Mundial de Turismo (2017). Barómetro.
3. Estudios de Competitividad en Clúster de la Economía Chilena. Sector Turismo, 3 de Julio 2007. The Boston Consulting Group. pág 11
4. Estudios de Competitividad en Clúster de la Economía Chilena. Sector Turismo, 3 de Julio de 2007. The Boston Consulting Group. pág. 22



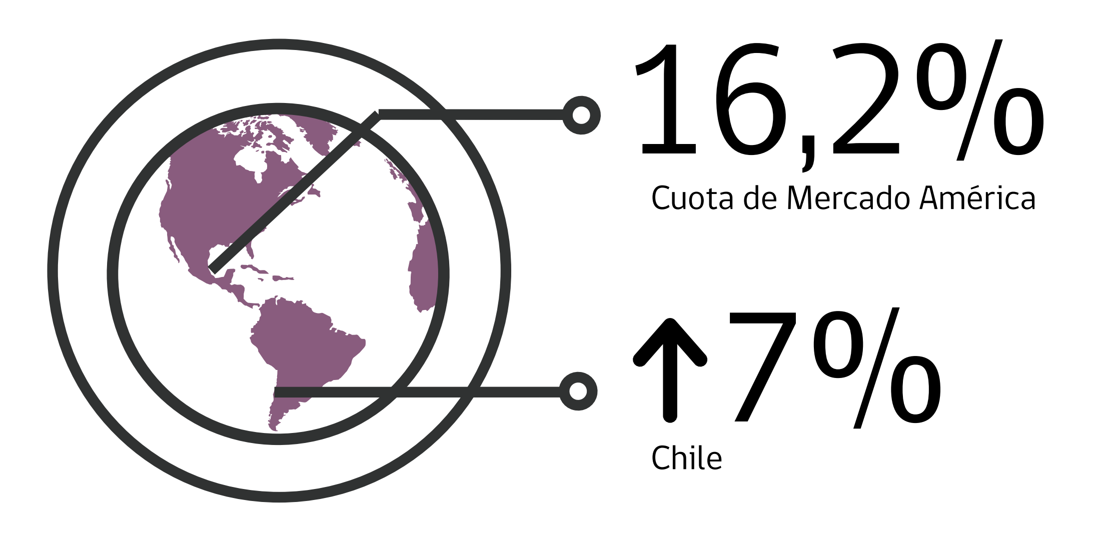
Los turistas actualmente buscan nuevas experiencias en destinos exóticos o de naturaleza prístina cuyo desarrollo turístico es incipiente



LLEGADAS
TURISMO
INTERNACIONAL



TURISMO
AMÉRICA
Incluye norte, centro, sur



16,2%
Cuota de Mercado América

↑7%
Chile



1.220
miles de millones de dólares
*Ingresos por turismo internacional

0,3%

de las llegadas internacionales

0,2%

del gasto internacional en turismo

8.500

millones de dólares

se generan por concepto de turismo

1.2 El turismo en Chile

En el contexto mundial Chile aporta, según cifras de la OMT, un 0,3% de las llegadas internacionales y un 0,2% del gasto internacional en turismo. En los últimos años, el turismo se ha transformado en uno de los principales sectores productivos, contribuyendo un total de divisas de 3.097 millones de dólares en 2016, sólo por concepto de turismo receptivo[1].

El año 2016 se estimó que el turismo representó en forma directa un 3,3% tanto del PIB como del empleo[2]. De forma análoga a lo ocurrido a escala mundial, ambas cifras también aumentan si se consideran los efectos indirectos del turismo: aporte al PIB aumenta a un 10,2% y la contribución al empleo a un 9,8%[3].

Si a esto se suma el gasto realizado por chilenos y chilenas que viajan cada año por el país -cercano a los 5.400 millones de dólares-, es posible afirmar que el sector genera una cifra superior a los 8.500 millones de dólares. De hecho, se calcula que entre los años 2010 y 2016, el aumento de llegadas de turistas internacionales al país se incrementó prácticamente en un 100%[4].

1. Subsecretaría de Turismo (2017)
2. World Travel & Tourism Council (2017)
3. World Travel & Tourism Council (2017)
4. Subsecretaría de Turismo (2017)

100%

Aumentó la llegada de turistas internacionales al país

{2010-2016}

El sector turismo representa el 3,3% del PIB de Chile

5.640.700

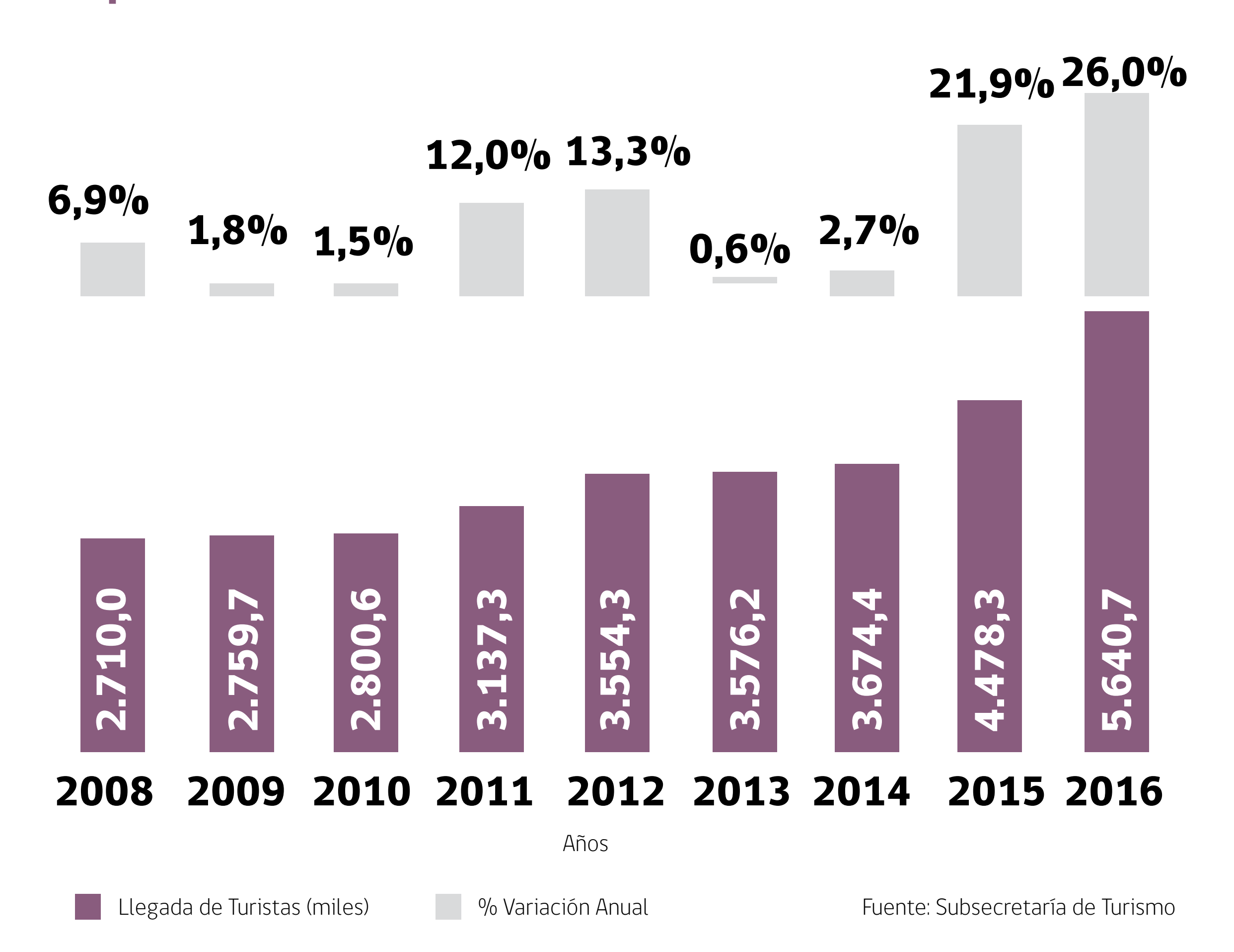
TURISTAS EXTRANJEROS

+ 2/3

PROVIENEN AMÉRICA DEL SUR



Llegadas de turistas y variación porcentual (%) respecto del año anterior (2008-2016)



Fuente: Subsecretaría de Turismo

De los 5.640.700 turistas provenientes del extranjero que ingresaron a Chile en 2016, más de dos tercios provenían de América del Sur. Argentina continúa siendo el principal mercado emisor del país, con más de 2,9 millones de llegadas en 2016. Otros mercados, como Brasil y Estados Unidos -que presentan un elevado nivel de gasto en comparación con los demás-, han consolidado su aporte en llegadas y divisas.

De los mercados regionales, Argentina es responsable del 51% de las llegadas de turistas a Chile. El mercado brasilero se destaca por sus aportes en llegadas (8%) y especialmente en divisas (12%)[1].

Respecto del turismo interno, el estudio "Turismo Interno 2016" da cuenta de que aproximadamente un 74% de los hogares son hogares viajeros, sin embargo, se evidencia una marcada estacionalidad, en períodos tradicionales de vacaciones. En cuanto al motivo del viaje, considerando todos los medios de transporte, y de acuerdo con el mismo estudio, un 63% lo hizo por "vacaciones y descanso" y un 25% por "visita a familiares y amigos".

1. Subsecretaría de Turismo (2017)

Argentina es responsable del 51% de las llegadas de turistas a Chile

63%
VACACIONES Y DESCANSO

25%
VISITAS A FAMILIARES Y AMIGOS

12%
OTRAS MOTIVACIONES DEL VIAJE

Competitividad turística e infraestructura

Junto con ser un sector cuya importancia económica se ha consolidado en el tiempo, el turismo presenta una serie de características favorables que hacen de su fomento un objetivo de alto interés para Chile. Por un lado, contribuye a modificar la matriz económica del país y ayuda a la protección del medioambiente, al ser un sector que reúne industrias no extractivas. Por otro lado, genera trabajo, pues es intensivo en mano de obra, especialmente de mujeres y jóvenes, e incentiva el emprendimiento y la innovación. Asimismo, favorece la integración regional y fomenta la protección del patrimonio natural y cultural.

Es importante recalcar que Chile destaca por tener un patrimonio natural con gran potencial de desarrollo, así como también recursos culturales valiosos, entre ellos seis sitios declarados Patrimonio de la Humanidad. Además, el país se caracteriza por tener normas y reglamentos propicios para el desarrollo del sector de viajes y turismo, una economía abierta a la inversión extranjera y a los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y requerimientos de visados con escasas restricciones. Asimismo, cuenta con un adecuado nivel de seguridad y una infraestructura turística mejorada[1].

Por otra parte, el Foro Económico Mundial, organismo que analiza periódicamente la competitividad turística, indicó en 2017 que en Chile existen déficits de infraestructura[2] para la habilitación, acceso y uso de los espacios valorados como atractivos de este tipo.

El "Índice de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo"[3], elaborado por el Foro Económico Mundial, analiza el posicionamiento estratégico de 136 países, en el que Chile aparece en el lugar 48 a nivel mundial, ocupando el lugar 7 a nivel americano y el 2 a nivel sudamericano. Se construye en base a los siguientes subíndices: condiciones del entorno, políticas y condiciones sectoriales, infraestructura y recursos naturales y culturales.

1. World Economic Forum (2013).
2. Indice de competitividad turística de los viajes y el turismo.
3. La construcción del índice se realiza con base en un algoritmo de datos estadísticos del acceso público, informe de instituciones y organismos internacionales, opiniones de expertos sectoriales y encuestas internacionales.

Contribuye a modificar la matriz económica del país

Ayuda a la protección del medioambiente

Fomenta la protección del patrimonio natural y cultural

CARACTERÍSTICAS FAVORABLES DEL TURISMO

Sector que reúne industrias no extractivas

Contribuye a fortalecer la identidad nacional y local

Genera trabajo, e incentiva el emprendimiento y la innovación





Posición de Chile en ranking de Competitividad Turística de los Viajes y el Turismo

Sub Índice	Ranking	Puntuación
Condiciones de entorno	54	5.1
Políticas y condiciones sectoriales	15	4.7
Infraestructura	63	3.5
Recursos naturales y culturales	44	3.0

El análisis del subíndice de infraestructura muestra a Chile en el lugar 63. Un acercamiento mayor se hace descomponiendo el subíndice en sus variables estructurales de análisis, cuyas puntuaciones son:

2,7 puntos

3,3 puntos

4,4 puntos

Infraestructura de servicios turísticos

Infraestructura portuaria y terrestre

Infraestructura de aeropuertos

64º

61º

56º

1.3 El turismo y la infraestructura en la región

La ciudad de Arica concentra prácticamente todos los servicios y equipamiento de la región, sirviendo de punto de partida y centro de operaciones para recorrer los destinos turísticos locales. Esto no es ideal dadas las enormes distancias y diferencia de altitud que es necesario acometer para lograrlo.

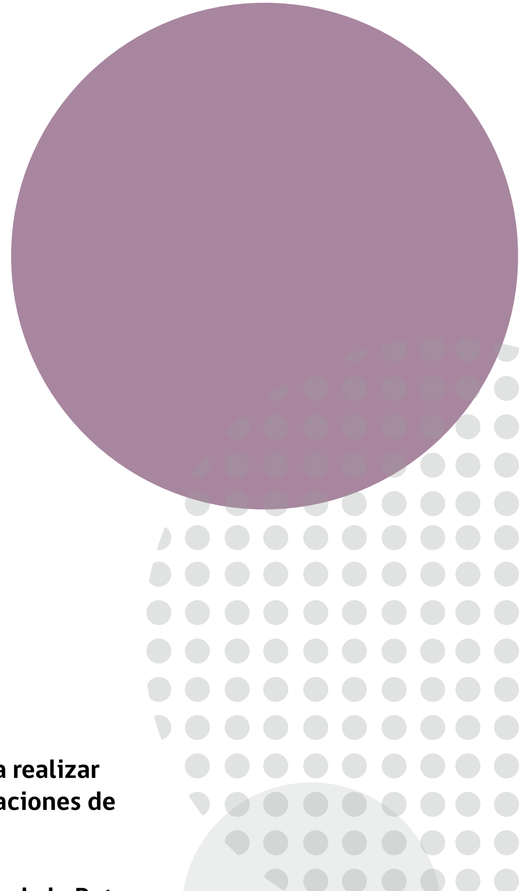
Arica es también el lugar de acceso a la región, ya sea a través de la Ruta 5, el Aeropuerto Chacalluta o bien en crucero por el puerto de Arica, cuyas instalaciones para estos efectos no son actualmente las más adecuadas, pero el problema se está solucionando con la construcción de un terminal de pasajeros para los cruceros. Los turistas provenientes de Perú o Bolivia emplean para acceder a la región los pasos fronterizos de Chacalluta y Chungará respectivamente, ambos con modernas instalaciones. Chacalluta es el principal paso fronterizo del país en términos de personas y vehículos, y por él transitan quienes viajan a una u otra ciudad (Arica-Tacna) por razones de compras y entretención.

Por otra parte, quienes transitan por los pasos del altiplano, especialmente Chungará, lo hacen por razones asociadas a fiestas religiosas o bien por encontrarse recorriendo rutas del gran altiplano peruano, boliviano y chileno, en lo que fue territorio del antiguo imperio incaico conocido como Tahuantinsuyo.

La pavimentación en años recientes de la Ruta A-35 ha hecho accesible el poblado de Codpa y sus alrededores, otorgando accesibilidad así a un conjunto de pequeñas localidades prehispánicas y recursos naturales como bofedales, lagunas y salares, lo que ha aumentado el potencial de generación de oferta de circuitos turísticos.

Uno de los mayores obstáculos para realizar recorridos es la inexistencia de estaciones de servicio de combustible formales más allá de Arica, y sólo se tiene la posibilidad de reponer combustible de manera informal en Putre. Para resolver esta carencia, se está estudiando la posibilidad de construir una estación de servicio en la localidad de Zapahuira. Ello permitiría aumentar considerablemente la autonomía de los viajeros, especialmente de los que deseen apartarse de la Ruta 11-CH a través de la denominada "Ruta de Las Misiones" (A-31), la que actualmente se encuentra parcialmente pavimentada hasta Belén.

Putre, cabecera comunal de la comuna homónima, es el segundo centro poblado de la región y cuenta con algún grado de equipa-





Uno de los mayores obstáculos para realizar recorridos es la inexistencia de estaciones de servicio

La pavimentación en años recientes de la Ruta A-35 ha hecho accesible el poblado de Codpa

Se estudia la posibilidad de construir una estación de servicio en la localidad de Zapahuira

miento para el turista: un par de hoteles, hostales, restaurantes, sucursal bancaria, consultorio y comercio básico, incluyendo artesanías.

En materia de conectividad, la región cuenta con una red compuesta por la Ruta 5 norte, la Ruta internacional 11-CH y la red principal compuesta por las rutas A-27, A-31, A-35, entre otras.

Además, cuenta con vías ferroviarias nacionales e internacionales (Ferrocarril Arica-La Paz), un aeropuerto (Chacalluta) y el puerto de Arica, que es clave para las exportaciones de Bolivia. Para el transporte de pasajeros cuenta con terminal rodoviario internacional y nacional y puntos de conexión regional.

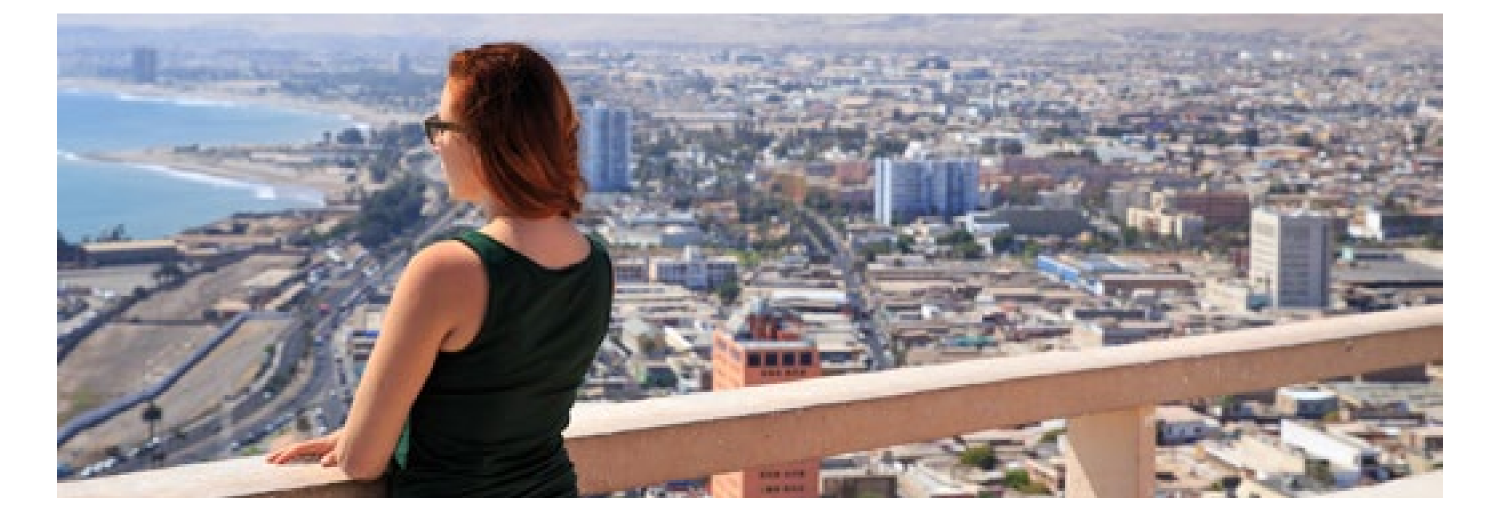
Las telecomunicaciones permiten contar con televisión abierta y cable, internet y telefonía fija y móvil, y su cobertura está concentrada en Arica. En otras localidades existe telefonía fija y televisión abierta. Se está trabajando en aumentar la cobertura de telefonía móvil e internet en sectores rurales. Las localidades que actualmente cuentan con conectividad y cobertura digital son Codpa, Putre y Parinacota.

Los principales destinos identificados en la Región de Arica y Parinacota en torno a los cuales se organiza la actividad turística son:

Clasificación de destinos priorizados

Provincia	Destino Priorizado	Clasificación
Arica	Arica	Consolidado
Arica	Codpa	Emergente
Parinacota	Putre - P.N Lauca	Emergente

Fuente: Subsecretaría de Turismo



Chacalluta es el principal paso fronterizo del país en términos de tránsito de personas y vehículos •

OCÉANO PACÍFICO

N
O
E
S

GENERAL LAGOS

PUTRE – PN LAUCA

ARICA

PUTRE

ARICA

CAMARONES

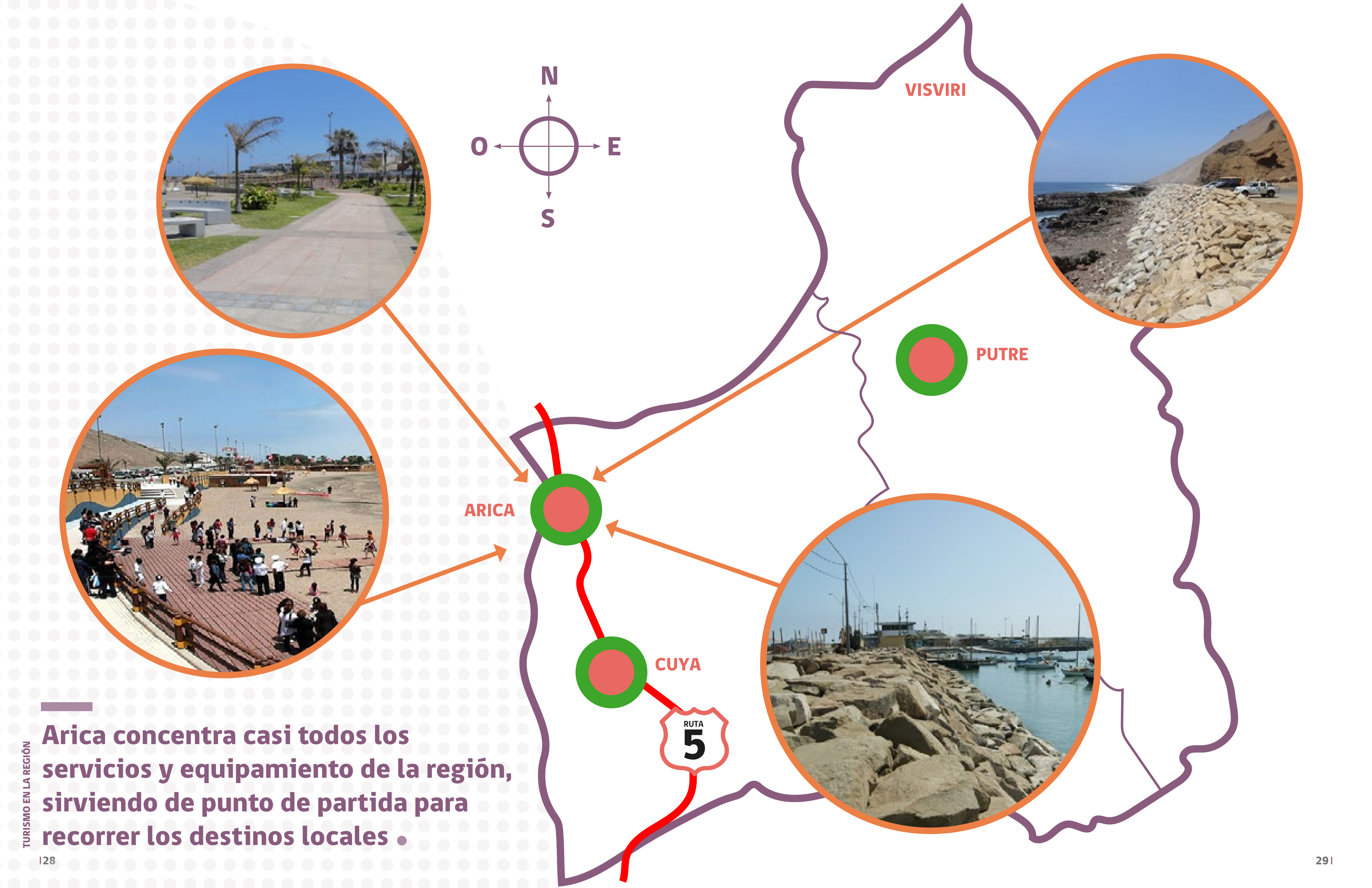
CODPA

Clasificación de destinos turísticos

Potencial

Emergente

Consolidado



Arica concentra casi todos los servicios y equipamiento de la región, sirviendo de punto de partida para recorrer los destinos locales •



2. METODOLOGÍA

La metodología aplicada para elaborar este plan integró un conjunto de recursos guiados por principios como: desarrollo sustentable, participación ciudadana y enfoque territorial.

2.1 Esquema general metodológico

La elaboración del Plan fue operacionalizada en una secuencia de pasos, que quedan expresados en el siguiente esquema:

1. Revisión de políticas, estrategias y planes de nivel nacional, regional y comunal.
2. Análisis y determinación de situación base MOP al año 2016.
3. Análisis integrado de la situación base de infraestructura MOP 2016 con destinos turísticos.
4. Realización de talleres de participación ciudadana.
5. Sistematización de información recopilada en los talleres.
6. Elaboración de imagen objetivo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región.
7. Priorización de proyectos de la cartera de Infraestructura de apoyo al turismo.
8. Elaboración de propuesta de infraestructura de apoyo al turismo.
9. Presentación propuesta de plan en taller de validación.
10. Elaboración del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo.
11. Ajuste y revisión ministerial para la elaboración final del plan.

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se detallan los pasos considerados:

1. Revisión de políticas, estrategias y planes de nivel nacional, regional y comunal. Se recopiló y revisó toda la documentación referente a instrumentos de planificación regional y local relacionada con infraestructura y turismo. A partir de este proceso de revisión se recogen, por una parte, aquellos aspectos estratégicos relacionados con la misión y visión de la región y sus territorios, así como también aspectos más específicos relacionados con proyectos que nacen de estas planificaciones. Entre los documentos revisados de la región, cuando estos están disponibles y según pertenencia regional, es posible destacar los siguientes:

· Estrategia Regional de Desarrollo.
· Estrategia Regional de Turismo.
· Plan Regional de Ordenamiento Territorial.
· Planes de Ordenamiento Territorial Turístico y Zonas de Interés Turístico.
· Política Regional de Turismo.
· Zonificación del Borde Costero.
· Planes Regionales de Desarrollo Urbano.
· Planes de Desarrollo Turísticos Comunales.
· Planes de Desarrollo Comunales.
· Planes de Manejo de Áreas Silvestres Protegidas (ASP).

2. Análisis y determinación de situación base MOP al año 2016 considerando las iniciativas de inversión en infraestructura MOP correspondientes al Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021 (PRIGRH-MOP) y otros planes de infraestructura vigentes en la región. Se complementó la recopilación con el análisis del contenido de otras planificaciones como fue el Plan de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio (COMICIVYT).

3. Análisis integrado de la situación base de infraestructura MOP 2016 con los destinos turísticos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Estos destinos turísticos se clasifican, según su estado de desarrollo, en: potenciales, emergentes y consolidados (ver en página 34).

4. Realización de talleres de participación ciudadana. Se realizaron en las capitales regionales y en localidades asociadas a los destinos turísticos priorizados. En ellos se hicieron parte empresarios turísticos de la zona, autoridades locales y regionales y actores clave de servicios públicos y municipalidades. El objetivo de los talleres fue el levantamiento de requerimientos o déficits de infraestructura de apoyo al desarrollo de los destinos turísticos priorizados.

5. Sistematización de información recopilada en los talleres. En esta parte del proceso se generó una base de datos con iniciativas de inversión propuestas por la comunidad y actores clave regionales y locales. Se incorporó a esta base de datos la información recopilada a través de un formulario web, que fue creado especialmente para ser aplicado como complemento al desarrollo de los talleres de inicio.

6. Elaboración de imagen objetivo de la infraestructura de apoyo al turismo en la región. Considerando los instrumentos estratégicos y la visión de los actores territoriales e institucionales consultados, se construyó una Imagen Objetivo de Infraestructura de Apoyo al Turismo para la región.

7. Priorización de unidades de desarrollo de atractivos y de proyectos. Se priorizó la cartera de proyectos basándose en factores asociados a los principios transversales para el desarrollo del sector turismo establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Los factores considerados son: sustentabilidad; focalización territorial; inclusión y equidad (ver página 35). Esta priorización se estructuró en los siguientes horizontes temporales: 2021 (corto plazo); 2026 (mediano plazo); y 2030 (largo plazo).

8. Elaboración de propuesta de infraestructura de apoyo al turismo. Con el análisis de la información sistematizada y elaborada, se diseñó una propuesta de infraestructura MOP de apoyo al turismo, considerando los 83 destinos turísticos priorizados.
Para estructurar los aportes de los talleres se validaron y complementaron los destinos turísticos priorizados y se definieron las Unidades de Desarrollo de Atractivos (UDA). Estas últimas agrupan territorialmente una cartera de iniciativas de inversión que permiten la puesta en valor de un recurso/atractivo turístico en los destinos priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable. Cada unidad lleva el nombre del atractivo más cercano o el de mayor jerarquía, en el caso de haber varios atractivos en torno a esta unidad. Se consideraron las siguientes categorías de atractivos turísticos:
· Sitios naturales.
· Museos y manifestaciones culturales históricas.
· Folklore.
· Realizaciones técnicas contemporáneas.
· Acontecimientos programados.
· Centros o lugares de esparcimiento.

Adicionalmente, existen situaciones puntuales en relación al desarrollo de proyectos conectores capaces de relacionar los distintos destinos turísticos.

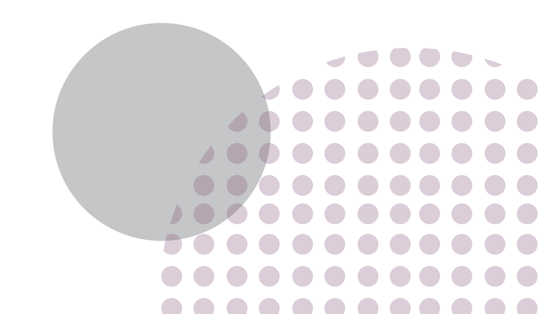
A partir de este análisis se confeccionó la base de datos de proyectos levantados en el proceso participativo y se volvieron a revisar los proyectos existentes en la situación base para eliminar proyectos duplicados. En caso de que hubiesen existido proyectos duplicados, se mantuvieron los establecidos en el plan base.

9. Presentación de la propuesta de Plan en taller de validación. Se realizó una presentación a la comunidad regional, lo que se materializó en el taller de validación. En este taller se presentó la cartera de proyectos -a través de representaciones cartográficas- en las que se pudo localizar cada uno de los proyectos en el territorio de la región.

10. Elaboración del Plan de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo. Con las observaciones recopiladas en el taller de validación en la región se ajustó la propuesta de Plan .

11. Ajuste y revisión ministerial para la elaboración final del Plan. Finalmente se analizó la propuesta de plan en relación a generar una síntesis de los elementos más relevantes y significativos, como también al estado del arte actual de las planificaciones vigentes de cada servicio, arribando de esa forma a esta versión del Plan.

Se entiende por Plan Especial de Infraestructura MOP de Apoyo al Turismo Sustentable, al instrumento de planificación para el desarrollo de infraestructura de competencia del Ministerio de Obras Públicas, que es habilitante para el desarrollo de un turismo sustentable, y que es construido en función de otros planes o programas y de los nuevos proyectos propuestos por los actores claves de este sector de actividades, con base en una imagen objetivo de la infraestructura turística regional y local.



Se priorizaron los proyectos según principios establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable

Clasificación de destinos turísticos





POTENCIALES

Corresponde a destinos cuyo ciclo de vida está en la etapa de exploración.

Esto es, un pequeño número de personas se siente atraído por los atractivos turísticos del destino. El número de visitantes es limitado y hay pocas instalaciones turísticas; los visitantes son de ciudades cercanas.



EMERGENTES

Corresponde a destinos cuyo ciclo de vida está en la etapa de Implicación o desarrollo.

Inicialmente la población local se empieza a involucrar montando algunas instalaciones que sirven a los visitantes; mientras que la temporada turística y los mercados comienzan a surgir. Puede llegar al nivel en que los visitantes son de distintos puntos del país y de la región; o los visitantes llegan en gran número y organismos externos como las cadenas de hoteles y/u operadores de turismo juegan un papel más importante. Los turistas vienen de todas partes del país y del extranjero.



CONSOLIDADOS

Corresponde a destinos cuyo ciclo de vida está en la etapa de consolidación o estancamiento.

El turismo se ha convertido en un componente importante de la economía local, tiene una creciente importancia política y comienza a jugar un papel más central. El flujo de visitantes puede copar la capacidad de alojamiento y el equipamiento requerir mejoras. Puede llegar a un estado en que el número de visitantes alcance su punto máximo de saturación o, al contrario, puede ser que el destino ya no esté de moda y que los negocios tengan una más alta rotación (estancamiento).

Factores y criterios de priorización de unidades de desarrollo de atractivos

Sustentabilidad
a) Área Silvestre Protegida perteneciente al SNASPE[1]: si la UDA está relacionada con una SNASPE, tiene puntaje 1; si no, 0.

Focalización territorial
a) Tipo de destino: si la UDA está relacionada con un destino turístico emergente o potencial, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) ZOIT[2]: si la UDA está relacionada con una ZOIT, tiene puntaje 1; si no, 0.

Inclusión y Equidad
a) ADI[3]: si la UDA está relacionada con una ADI, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Territorio Rezagado: si la UDA está relacionada con un territorio rezagado ubicado en las comunas de la región, tiene puntaje 1; si no, 0.

Complementariedad entre planes y programas
a) Programa Estratégico de Turismo: si la UDA está relacionada con una zona de aplicación de un Programa Estratégico de Turismo, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Plan Base: si existen proyectos del Plan Base asociados a la UDA, tiene puntaje 1; si no, 0.

1. La riqueza natural de Chile está protegida dentro del Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado, administrado por la Corporación Nacional Forestal, CONAF. El sistema tiene en la actualidad 101 unidades distribuidas en 36 Parques Nacionales, 49 Reservas Nacionales y 15 Monumentos Naturales. Estas unidades cubren una superficie aproximada de 14,5 millones de hectáreas, el 19,2% del territorio continental de Chile.
2. De acuerdo a la Ley del Turismo (Ley 20.423 del año 2010), son Zonas de Interés Turístico (ZOIT) “los territorios comunales, intercomunales o determinadas áreas dentro de éstos que tengan condiciones especiales para la atracción turística y que requieran medidas de conservación y una planificación integrada para promover las inversiones del sector privado” (Art. 13).
3. Las Áreas de Desarrollo Indígena (ADIs) surgen a partir de la aplicación del Art. 26° de la Ley Nº 19.253 aprobada en octubre de 1995. De acuerdo a esta normativa, son definidas como espacios territoriales determinados en los cuales los órganos de la Administración del Estado deben focalizar su acción para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas de origen indígena que habitan en dichos territorios.

Factores y criterios considerados para la priorización de proyectos

Sustentabilidad
a) Conserva los recursos naturales de la zona: si el proyecto conserva los recursos naturales de la zona, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Preserva el patrimonio cultural de la comunidad local: si el proyecto preserva el patrimonio cultural de la comunidad local, tiene puntaje 1; si no, 0.

Focalización territorial
a) Iniciativa fue propuesta en talleres de inicio: si el proyecto proviene de una iniciativa propuesta en los talleres de inicio, tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local: si el proyecto forma parte de un Instrumento de Planificación Regional o Local, tiene puntaje 1; si no, 0.

Inclusión y Equidad
a) Infraestructura beneficia a población local: si la infraestructura propuesta por el proyecto beneficia a la población local (infraestructura mixta), tiene puntaje 1; si no, 0.
b) Apoyo directo a emprendimientos existentes: si la infraestructura propuesta por el proyecto apoya directamente a emprendimientos existentes, tiene puntaje 1; si no, 0.



SUSTENTABILIDAD

- Conserva los recursos naturales de la zona
- Preserva el patrimonio cultural



FOCALIZACIÓN TERRITORIAL

Forma parte de un Instrumento de Planificación Regional



INCLUSIÓN Y EQUIDAD

- Infraestructura beneficia a población local
- Apoyo directo a emprendimientos existentes

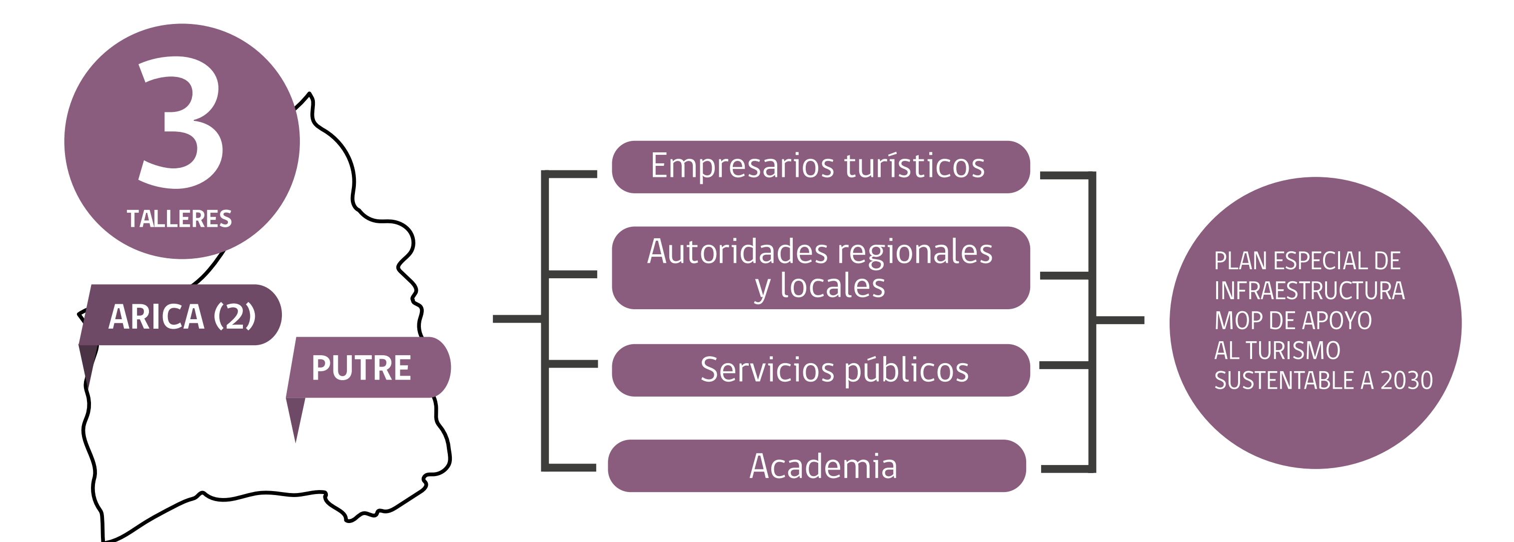
Las zonas de interés turístico favorecen la priorización de proyectos

2.2 Participación ciudadana

La participación ciudadana fue un componente metodológico fundamental en la elaboración del Plan, pues se consideró estratégica la relación con los actores relevantes del sector en el territorio, de modo de incorporar su conocimiento y reflexión sobre la visión de desarrollo, el déficit de infraestructura, y las potencialidades y proyecciones para el turismo sustentable en esta región.

El diseño de su implementación contó con dos etapas: la primera referida a la identificación de los atractivos turísticos asociados a los destinos priorizados de la región y el levantamiento de los requerimientos de infraestructura de apoyo al turismo, complementando la información de los proyectos ya considerados en los diferentes planes y programas vigentes relacionados con el sector; y la segunda etapa referida a la revisión y validación de la propuesta de Plan con los actores involucrados en este proceso.

En la primera etapa se realizaron tres talleres, dos en la capital regional Arica, y otro en la ciudad de Putre. En ellos participaron actores clave del sector, entre los que se contaron empresarios turísticos de la zona, autoridades locales y regionales, servicios públicos, academia y municipalidades.



Como resultado de estos talleres se sistematizó toda la información recogida y se generó una cartera preliminar con iniciativas de inversión propuestas por los actores participantes del proceso.

Una vez elaborada la propuesta de Plan de infraestructura de apoyo al turismo para la región, se invitó al taller de validación a todos los actores ya involucrados en los talleres realizados. Este tuvo como principal objetivo dar a conocer la propuesta de Plan que se elaboró y consultar a los participantes las observaciones y sugerencias que permitieron realizar los ajustes correspondientes a dicha propuesta. La finalidad era obtener un producto más afinado y pertinente, que realmente respondiera a las necesidades de la región en materia de infraestructura de apoyo al turismo y que tiene como perspectiva el año 2030.

Resumen de talleres en Región de Arica y Parinacota

Etapas 2016	Ciudad	N° de participantes	% de mujeres participantes	N° de ideas presentadas
Primera	Arica	23	26.1	13
	Arica	23	34.8	18
	Putre	21	28.6	13
Segunda	Arica	27	33.3	-

Fuente: Elaboración propia con base en registros de talleres

3. IMAGEN OBJETIVO

Se presentan la visión, los déficit y desafíos –desde el punto de vista de los actores relevantes– para la infraestructura MOP de apoyo al desarrollo del turismo sustentable en la región al año 2030.

3.1 Visión de la infraestructura

La visión propuesta -de acuerdo a los instrumentos de planificación regional y local y a los planes de infraestructura- pone énfasis en la dimensión turística y se focaliza en determinados destinos turísticos.

Una visión de largo plazo en el desarrollo de la infraestructura para potenciar el turismo en la región, consiste en mejorarla en ciertos nodos con vocación de constituir centros de operación (Arica, Putre y Codpa), y estructurar las conexiones entre éstos, entre éstos y los atractivos, y entre los atractivos mismos formando un sistema de circuitos que aumenta el valor de los destinos al posibilitar distintas opciones de recorridos.

Por una parte, se plantea mejorar las condiciones de infraestructura turística de Arica para reforzar su condición de gran centro de operaciones y base para iniciar la estadía en esta región. Su aeropuerto tiene un estándar adecuado para esta función luego de su renovación en el año 2008 y del reciente mejoramiento de su pista en 2015. No ocurre lo mismo respecto de las facilidades para los cruceristas en el puerto de Arica, sin embargo, se espera que prontamente eso se resuelva con la construcción de un terminal de pasajeros para cruceros que arriban a la ciudad. El complejo fronterizo de Chacalluta es cómodo y funcional al pasajero como también lo son las nuevas instalaciones del complejo fronterizo Chungará.

La vialidad urbana estructurante de Arica, con la apertura de la avenida de circunvalación Capitán Ávalos y sus rotondas, es también adecuada. También lo son los accesos por Ruta 5, Ruta 11-CH y Ruta A-27. La mayor brecha que podría existir en materia de infraestructura en la ciudad es la falta de un gran paseo-costanera continuo que una el puerto con el sector de Playa Chinchorro.

En cuanto a Putre, éste requiere de un mejor acceso, pues el actual es vulnerable a crecidas del cauce de la quebrada de Jurasi durante el período de lluvias altiplánicas. No se propone aquí necesariamente la pavimentación de estos caminos, sino llevarlos a un estándar adecuado para el tránsito de turistas convencionales. Ello significa transitabilidad no interrumpida ni peligrosa -sin presencia de baches-; caminos transversales adecuados que permitan recorrer un tramo de la ruta, si así se desea, o acceder a centros poblados sin necesidad imperiosa de devolverse; señalización informática y turística oportuna y clara; miradores escénicos en diversos puntos; seguridad policial; comunicaciones e información al turista.

En lo que se refiere a infraestructura aeroportuaria, la región debe lidiar con un problema geográfico-atmosférico: las altitudes superiores a los 3.000 m.s.n.m. y las bajas temperaturas del aire dificultan la sustentación de operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves. Por lo mismo, no resulta aconsejable construir aeródromos o helipuertos en sectores altiplánicos. Sin perjuicio de lo anterior, el mejoramiento del estándar de la pista de Zapahuira e infraestructura de apoyo a la aeronavegación es de mucha conveniencia para "acercar" el altiplano a los accesos regionales descritos para Arica.

Por último, cabe mencionar la necesidad de tener estaciones de servicio de combustible en el altiplano, aspecto que se viene estudiando para la localidad de Zapahuira y que debiese ser la primera de una serie de otras iniciativas, pues también hacen falta en Putre, Visviri y Cuya.



- **El mejoramiento del estándar de la pista de Zapahuira e infraestructura de apoyo a la aeronavegación**
- **Constituir centros de operación (Arica, Putre y Codpa) y estructurar las conexiones entre estos**
- **Putre es vulnerable a crecidas del cauce de la quebrada de Jurasi durante el período de lluvias altiplánicas**
- **A Arica le falta un gran paseo-costanera continuo que una el puerto con el sector de Playa Chinchorro**
- **Tener estaciones de servicio de combustible en el altiplano**

Visión de la infraestructura: Circuitos turísticos

N
O
E
S
TACORA
TACNA
PUTRE
SAMAJA
ARICA
CODPA
SALAR DE SURIRE
Circuitos turísticos



3.2 Déficit y desafíos

De acuerdo a la visión presentada anteriormente, en la Región de Arica y Parinacota se identifican los siguientes déficits y desafíos:

- Mejora de las rutas A-93 y A-23 de modo de acceder a la zona altiplánica norte de Putre, circuito que puede complementarse con el ferrocarril Arica - La Paz.

- Desarrollo de la continuidad y accesos de la "Ruta Andina" (correspondiente a la Ruta A-95, que es continuación de la Ruta A-93) para ofrecer fácil tránsito al turista convencional, además de mejoramiento de señalización informativa e instalación de seguridad policial.

- Mejora de las rutas A-317 y A-319, lo que permitiría conectar por el sur la ruta altiplánica con las vías de Las Misiones y Codpa. Ello daría mejor acceso también a los turistas que provienen de Colchane en la Región de Tarapacá, ofreciéndoles alternativas y por ende un mayor atractivo en esta región.

- Mejora de estándar de Ruta A-31, la que coincide con la "Ruta de Las Misiones" y parte del tramo declarado para esta región del Qhapaq Ñan. Esta vía también es parte del circuito ", Ruta del Desierto" definido por la Subsecretaría de Turismo. Sería muy adecuado trabajarla como ruta escénica dada su gran belleza natural e interés histórico representado por poblados como Chapiquiña, Belén, Ticnamar, Timar, entre otros. Se recomienda aquí una vía pavimentada que una la Ruta 11-CH con Codpa.

- Desarrollo de la Ruta 11-CH, como ruta escénica. Si bien ésta es prioritaria para las cargas bolivianas, también sirve como columna vertebral para acceder a los distintos destinos turísticos de la región. En consecuencia, merece ser acondicionada para los recorridos turísticos, incluyendo paradas, miradores y buena señalización. También requiere de terceras pistas para que los camiones no sean fuente de obstrucción e inseguridad para vehículos particulares o de transporte de pasajeros.

- Mejora de la Ruta A-191, cuyo trazado por el cerro Chuño hasta la Quebrada del Águila permitiría generar un circuito corto que sea posible recorrer en medio día, partiendo desde Arica y uniendo las quebradas de Azapa y Lluta y sus atractivos asociados.

- Creación de espacios y condiciones para la instalación de centros de información y servicios para el turista, con venta y aprovisionamiento de combustible para recorridos por el interior de la región.

- Incremento de la red de caminos para la realización de circuitos que permitan retornar al punto de origen por rutas diferentes, de tal manera de conocer atractivos distintos.

- Desarrollo y aumento del espacio público en el borde costero de Arica, principal centro urbano de la región.

- Generación de planes de manejo de la vulnerabilidad ante eventos asociados a riesgos naturales (crecidas del río) en el acceso vehicular a Putre.

- Construcción de hospital o centro médico mayor en Putre que sirva a todo el altiplano y otorgue condiciones de seguridad a los turistas y pasajeros en caso de accidentes o emergencias médicas.

- Mejora de la disponibilidad de servicios básicos en sectores interiores del altiplano que permitan mediar las excursiones de largo aliento hacia este territorio.



4. INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TURISMO

Tipologías de infraestructura de apoyo al turismo

A continuación se presenta un conjunto de tipologías de inversión en infraestructura MOP destacadas por los actores participantes en los talleres. Algunas ya existen y otras fueron propuestas en el marco de los requerimientos levantados para la elaboración de este plan.

Tipologías de Infraestructura de Apoyo al Turismo Sustentable

Nº	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA	PROPÓSITO
1	**Agua potable rural**	Programa de Agua Potable Rural	Se asocia a proyectos de construcción, mejoramientos y ampliación de sistemas de agua potable en localidades rurales.
2	**Aguas lluvias**	Dirección de Obras Hidráulicas	Realizar acciones principalmente sobre áreas urbanas que estén destinadas a la formulación y ejecución de planes y proyectos de obras, circunscrito a las redes primarias, y que son necesarias para la evacuación y drenaje de aguas lluvias. Las redes secundarias son de tuición del Minvu.
3	**Borde costero**	Dirección de Obras Portuarias	Contribuir al desarrollo social, la recreación y el turismo a través de la provisión de servicios de infraestructura en el borde costero, fluvial y lacustre. Contempla principalmente dos tipos de obras asociadas al mejoramiento de espacios públicos costeros: • Recuperación de playas: mediante la construcción de obras de protección, descontaminación de arena, rellenos y equipamientos básicos. • Paseos costeros: a través de la construcción de obras de protección y equipamientos básicos.
4	**Caleta pesquera y turística**	Dirección de Obras Portuarias	Mejorar las condiciones de operación, seguridad, higiene y turismo asociado a la actividad pesquera artesanal. Corresponde a un programa de inversión que contempla infraestructura básica relativa a: • Obras marítimas: atracaderos tales como muelles, rampas y/o malecones. Además contempla la construcción de rampas para varado y resguardo de embarcaciones. • Obras terrestres: explanadas, servicios básicos (agua, luz, alcantarillado y servicios higiénicos), boxes y sombreaderos.
5	**Ciclovía – Ciclorruta**	Direcciones de: Vialidad y Obras Portuarias	Desarrollar la infraestructura emplazada sobre la faja fiscal de caminos públicos o en bordes costeros, orientada al tránsito y/o circulación de bicicletas.
6	**Camino conector turístico (*)**	Dirección de Vialidad	Habilitar camino público de conectividad terrestre destinado al libre tránsito, situado fuera de los límites urbanos y en que una de sus importantes funciones es la de conectar destinos turísticos.
7	**Edificación pública**	Dirección de Arquitectura	Construir, mejorar y/o ampliar la edificación destinada para el servicio de organismos públicos.
8	**Infraestructura cultural (*)**	Dirección de Arquitectura	Construir, conservar y restaurar la edificación de carácter público destinada a albergar, principalmente, a museos o centros de difusión y creación de la cultura y las artes.
9	**Infraestructura de información y servicios turísticos (*)**	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a: • Ofrecer información y servicios al turista, tales como centros de interpretación, paneles informativos y centros de información turística. • Ofrecer servicios al turista mediante instalaciones de apoyo para el desarrollo de actividades en el lugar (zonas de descanso, wi-fi, baños, entre otros).
10	**Infraestructura de transporte aéreo**	Dirección de Aeropuertos	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de aeronaves y atención de pasajeros, sean éstas aviones o helicópteros.
11	**Infraestructura de transporte terrestre**	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública que considere aquellos elementos necesarios para la operación de buses interurbanos, rurales y atención de pasajeros.
12	**Infraestructura de defensa fluvial**	Dirección de Obras Hidráulicas	Construir obra pública para la defensa de terrenos y poblaciones contra inundaciones o desbordes de riberas.
13	**Complejo fronterizo**	Dirección de Arquitectura	Construir la infraestructura necesaria para que las personas, mercancías transportadas y vehículos puedan atravesar los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles impuestos por las autoridades competentes.
14	**Edificación Patrimonial**	Dirección de Arquitectura	Construir obra pública destinada a rescatar y poner en valor inmuebles o áreas de reconocida importancia patrimonial. De manera singular considera la acción de restauración.
15	**Ruta escénica**	Dirección de Vialidad	Construir caminos o tramos de caminos que se emplazan en zonas de alto valor paisajístico, ambiental y o cultural, cuyo trazado y obras complementarias ayudan a preservar, proteger y poner en valor el entorno donde se insertan y favorecer el desarrollo turístico del territorio. Entre las obras complementarias destacan: miradores, ciclovías o ciclorrutas, aceras, pasarelas, áreas de detención, descanso e interpretación, paraderos, refugios e iluminación.
16	**Sendero Interpretativo (*)**	Direcciones de Vialidad, Arquitectura; Obras Portuarias	Senda habilitada para el paso de personas, cuyo trazado se desarrolla en algún área de interés turístico, que cuenta con información asociada a su trazado, así como también con equipamiento de apoyo a quienes transitan por ellos. Estos senderos podrían estar insertos en áreas protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado.
17	**Infraestructura para deportes náuticos**	Dirección de Obras Portuarias	Provisión de infraestructura portuaria adecuada a los estándares internacionales de esta industria.
18	**Riego**	Dirección de Obras Hidráulicas	Construcción de embalses y de canales de regadío y entubamiento, pozos, entre otros, como el mejoramiento de éstos, confluyendo con el desarrollo del turismo bajo el concepto de obras multipropósito, como pueden ser los embalses u obras en relación al agroturismo.
19	**Manejo de cauces**	Dirección de Obras Hidráulicas	Desarrollo de estudio, proyección, construcción y conservación de las obras de defensa de terrenos y poblaciones contra crecidas de corrientes de agua y regularización de las riberas y cauces de los ríos, lagunas y esteros, todo lo cual tiene importantes implicancias respecto de la habitabilidad y atractivo de los centros poblados que son destino turístico o relacionados a éstos como plataformas de servicios ad hoc.

(*) Propuestas en talleres y reuniones de análisis.

Las tipologías de infraestructura se relacionan con iniciativas de inversión existentes o futuras del MOP

5. CARTERA DE PROYECTOS



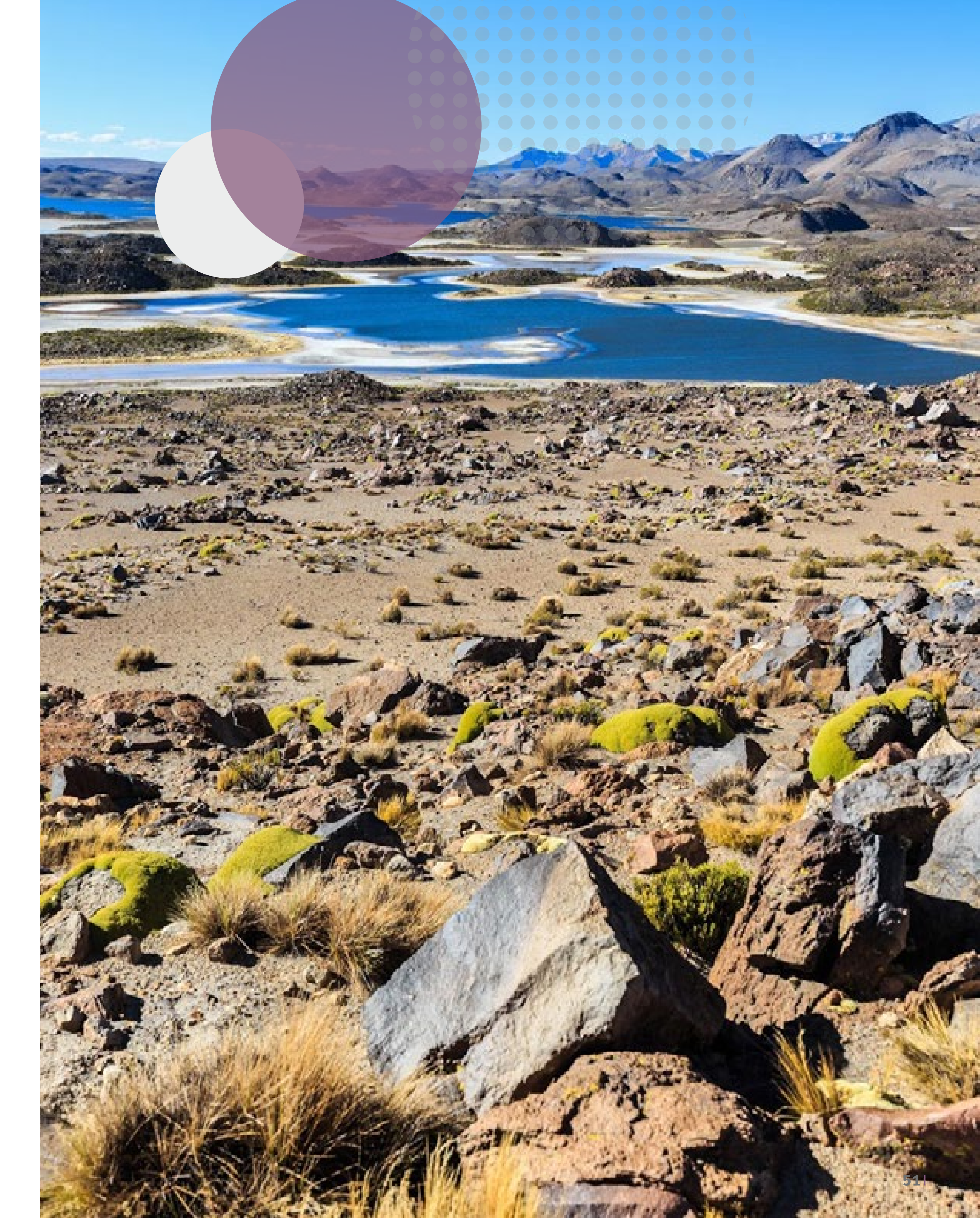
5.1 Síntesis de la cartera de proyectos

Distribución de iniciativas del plan por provincia y Unidad Técnica con financiamiento sectorial y extrasectorial

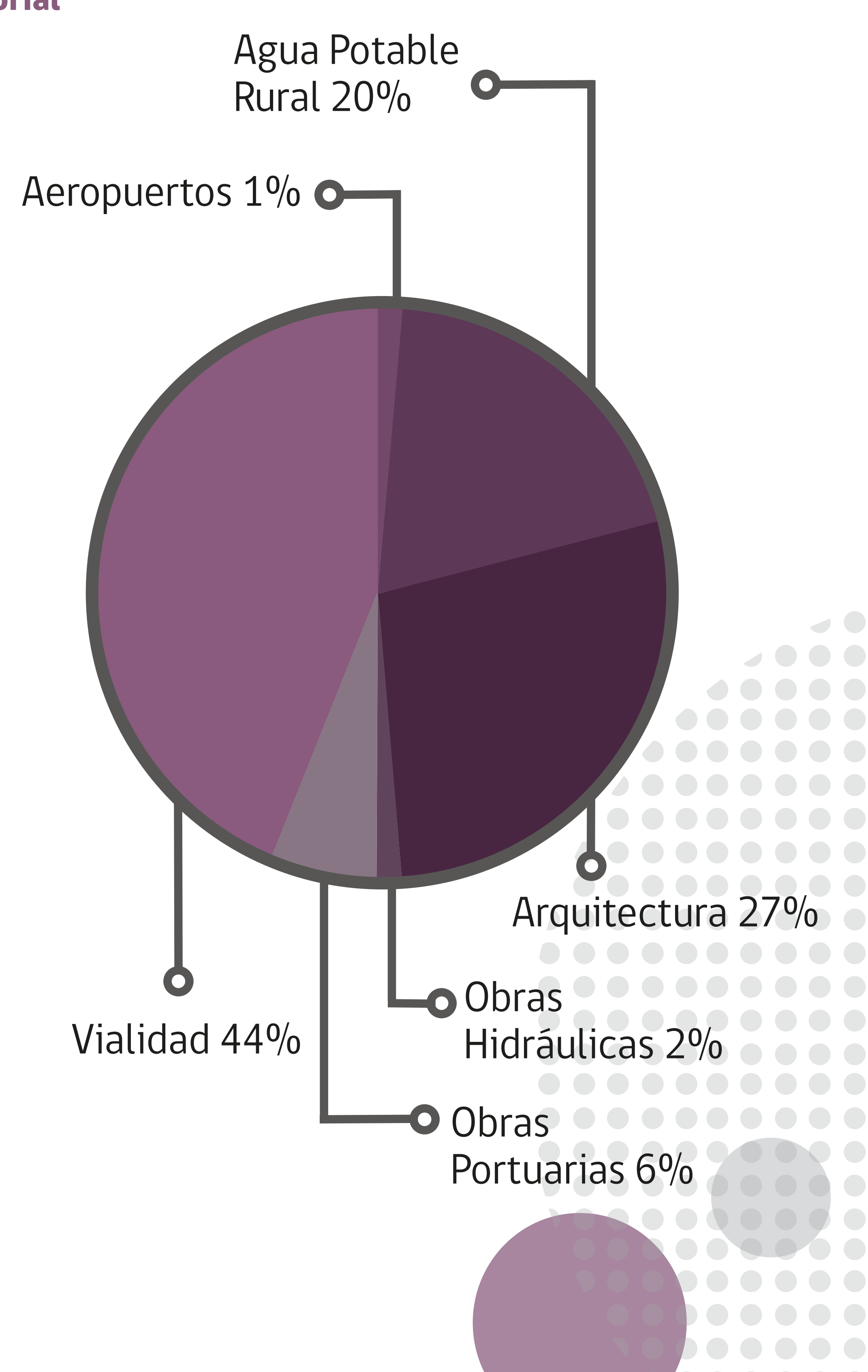
PROVINCIA	Aeropuertos	Agua Potable Rural	Arquitectura	Obras Hidráulicas	Obras Portuarias	Vialidad	Total general
Arica	1	7	9	1	4	17	**39**
Interprovincial		1					**1**
Parinacota		5	9			12	**26**
Total	1	13	18	1	4	29	**66**

Distribución de tipologías por Unidad Técnica MOP y Destinos Turísticos Priorizados

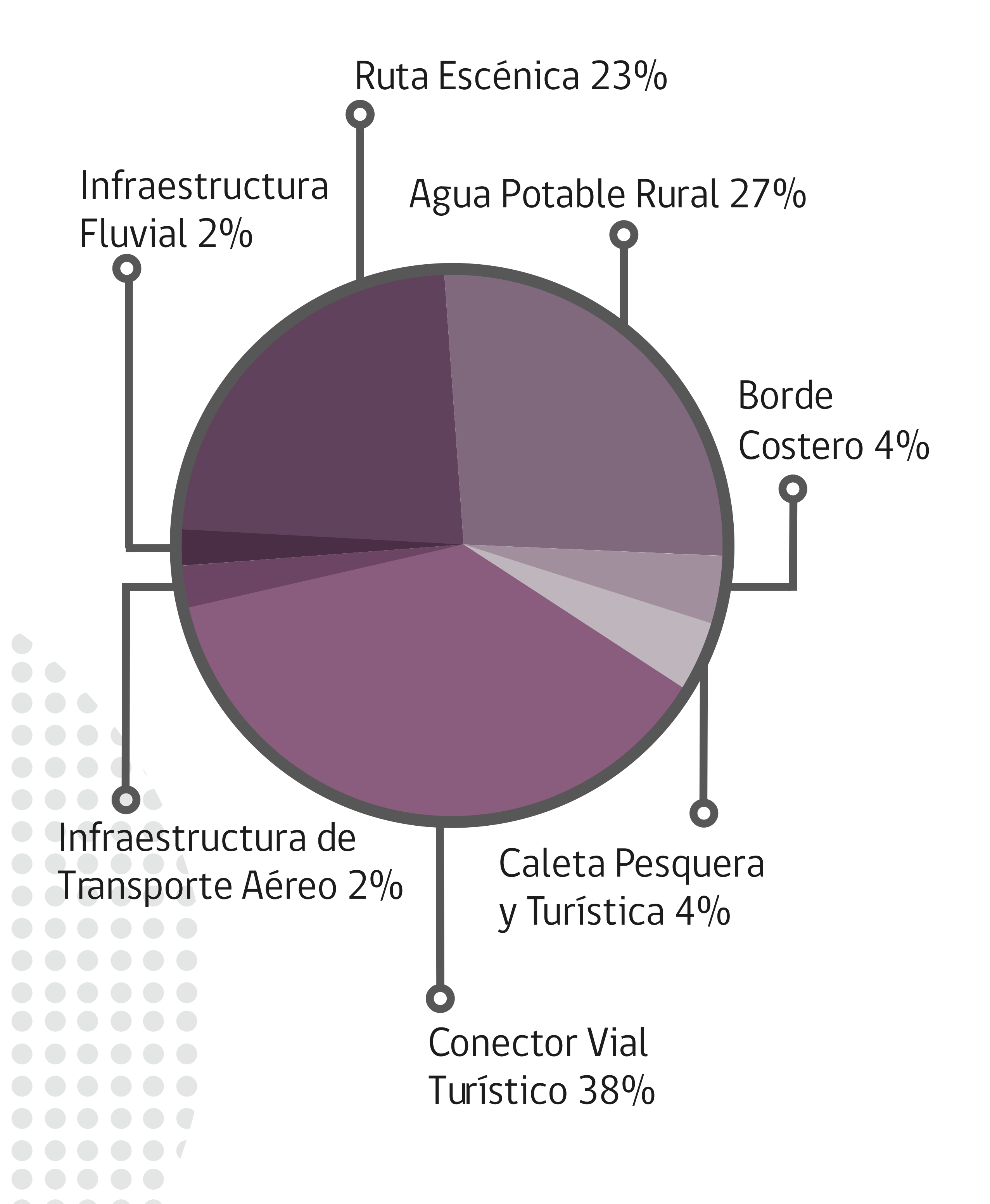
DESTINO TURÍSTICO PRIORIZADO	UNIDAD TÉCNICA MOP	TIPOLOGÍA	Total
Arica	Aeropuertos	Infraestructura de Transporte Aéreo	**1**
	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	**3**
	Arquitectura	Infraestructura Cultural	**1**
		Patrimonio	**4**
		Sendero Interpretativo	**2**
	Obras Portuarias	Borde Costero	**2**
		Caleta Pesquera y Turística	**1**
	Vialidad	Conector Vial Turístico	**10**
		Ruta Escénica	**1**
Codpa	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	**1**
	Arquitectura	Patrimonio	**1**
	Obras Portuarias	Caleta Pesquera y Turística	**1**
	Vialidad	Conector Vial Turístico	**2**
Codpa - Putre -P.N. Lauca	Vialidad	Ruta Escénica	**3**
Putre	Arquitectura	Patrimonio	**1**
Putre - P.N Lauca	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	**8**
	Arquitectura	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	**5**
		Patrimonio	**2**
		Sendero Interpretativo	**2**
	Obras Hidráulicas	Infraestructura Fluvial	**1**
	Vialidad	Conector Vial Turístico	**3**
		Ruta Escénica	**5**
Otro Destino	Vialidad	Conector Vial Turístico	**3**
		Ruta Escénica	**2**
Todos los Destinos	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	**1**
Total			**66**



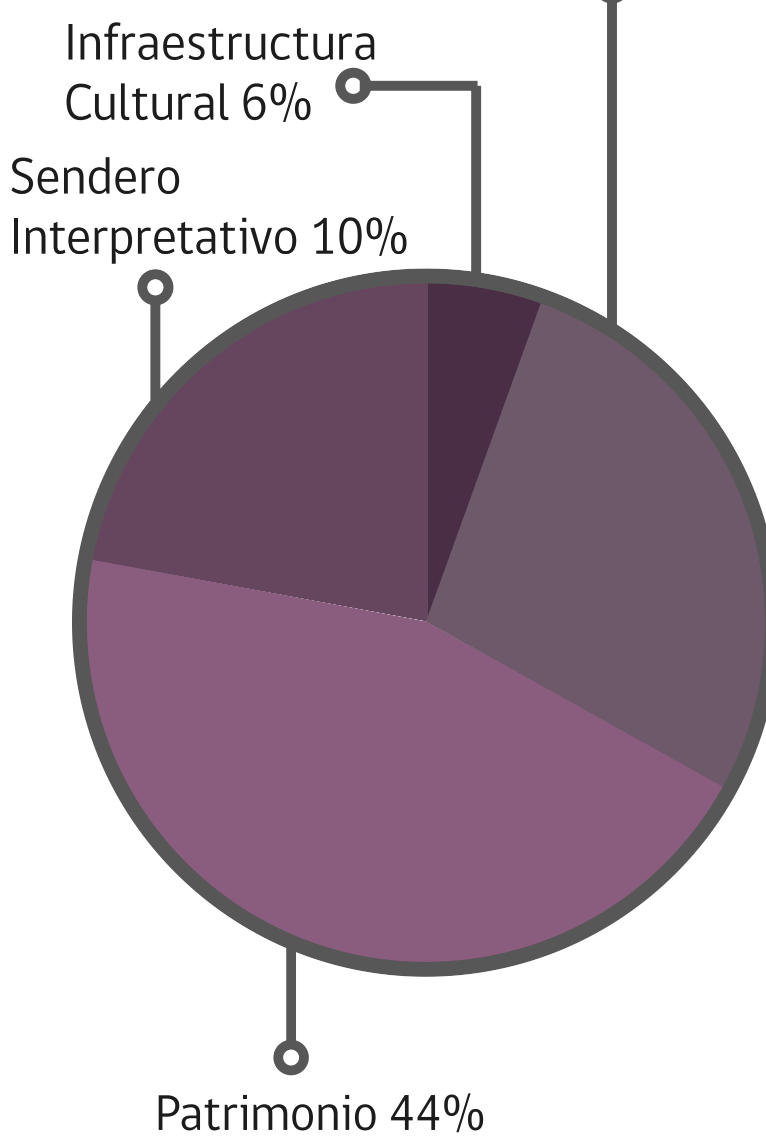
Distribución de proyectos por Unidad Técnica con financiamiento sectorial y extrasectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento sectorial



Distribución de proyectos por tipología con financiamiento extrasectorial



El cuidado del patrimonio arquitectónico y cultural de la región –marcado por la tradición prehispánica– es prioritario.

5.2 Cartera de proyectos del Plan

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Arica	Arica	Ampliación APR - San Miguel de Azapa	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Largo
		Ampliación Ruta 5, sector Bif. Aeropuerto - Límite con Perú	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Corto
		Ampliación/Mejoramiento - Aeropuerto Chacalluta	Infraestructura de Transporte Aéreo	Aeropuertos	Sectorial	Arica	Prefactibilidad	Corto
		Centro de información ambiental - Quebrada Cardones (CIGA)	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Arica	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción embalse Livilcar - Valle De Azapa	Infraestructura Fluvial	Obras Hidráulicas	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción obras de relocalización - Caleta pesquera de Arica	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción paseo costero - Sector Corazones	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Arica	Prefactibilidad	Mediano
		Construcción prolongación Ruta A-210 - Sector Las Machas - Aeropuerto	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Corto
		Construcción Rutas S/Rol, A-19, sector Cruce Ruta 5 - Cruce Ruta 11-Ch	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Corto
		Construción de senderos interpretativos peatonales de observación y construcción de centro de interpretación, información y servicios turísticos - Humedal de Lluta.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Diseño infraestructura pública habilitante - Monumento Natural Quebrada Cardones	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento / Restauración - Monumento Nacional estación de ferrocarril Arica - La Paz	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Arica	Arica	Mejoramiento / Restauración - Monumento Nacional Ex Aduana de Arica	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Arica	Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Restauración - Monumento Nacional Ex Isla del Alacrán	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística y arqueológica - Ruta A-143, entre 11-CH y A-191	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento Accesibilidad y Conectividad al Puerto De Arica	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento borde costero - Arenillas Negras	Borde Costero	Obras Portuarias	Sectorial	Arica	Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Captación - Villa Frontera y La Ponderosa	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Arica	Ejecución	Corto
		Mejoramiento integral sistema APR - Lluta	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Arica	Ejecución	Corto
		Mejoramiento pasada urbana - Rutas 5 y A-27 en Arica	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento red vial - Ruta A-15	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta 11 Ch Arica-Tambo Quemado: Cruce Ruta 5-Rosario, km 0 - 18	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta A- 191, sector Cruce Ruta A- 143 - Cruce Ruta A-27	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta A-27, sector km 32 al km 40,2	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento - Ruta A-143, sector: Cruce Ruta A-191 - Poconchile (11ch)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Arica	Diseño y Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Arica	Arica	Museo Antropológico San Miguel de Azapa	Infraestructura Cultural	Arquitectura	Extrasectorial	Arica	Ejecución	Mediano
		Reposición - Ruta 12, sector Cruce Ruta 5 - Aeropuerto Chacalluta	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Arica	Ejecución	Corto
		Reposición - Ruta A-27, sector loteo Montalvo - San Miguel de Azapa	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Ejecución	Corto
	Camarones	Ampliación APR - Camarones	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Codpa	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción museo de sitio y protección de recursos arqueológicos - Camarones	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Codpa	Diseño y Ejecución	Largo
		Construcción Sistema de Agua Potable Rural Timar	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Mediano
		Construcción sistema APR - Cobija	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Corto
		Construcción y Habilitación Senda De Penetración Caritaya - Muyuri	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Puesta en valor - Petroglifos de Ofragia	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a caleta turística - Camarones	Caleta Pesquera y Turística	Obras Portuarias	Sectorial	Codpa	Diseño y Ejecución	Largo
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta A-315, Valle de Codpa	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta A-331 entre Ruta A-35 y Esquiña	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento integral sistema APR - Camarones	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Corto
		Mejoramiento red vial - Ruta A-35, sector Cruce Ruta 5 - Cruce Ruta A-31	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Codpa	Diseño y Ejecución	Corto
Interprovincial	Intercomunal	Construcción proyectos nuevos 2018 APR	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Todos los Destinos	Ejecución	Corto

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Parinacota	General Lagos	Construcción de centro de interpretación, información y servicios turisticos para acogida al visitante - Visviri	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción mirador interpretativo - Azufrera del volcán Tacora	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción Sistema de APR de Chujlluta	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Corto
		Construcción sistema de APR - Cosapilla	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Corto
		Mejoramiento / Restauración / Puesta en valor de iglesias de Guacollo y Cosapilla.	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica mixta - Ruta A-93, entre Visviri y Parinacota	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica turística - Ruta A-23, entre Visviri y Putre	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
	Putre	Construcción APR - Zapahuira.	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción bypass a Lago Chungará	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Putre - P.N Lauca	(en blanco)	Mediano
		Construcción bypass y reposición Red Vial Andina (CMT)	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Corto
		Construcción Centro Interpretación ,Museo Pukara de Copaquilla	Patrimonio	Arquitectura	Extrasectorial	Putre	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de centro de información turística y unidad de servicios al turista - Zapahuira	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Parinacota	Putre	Construcción de centro de interpretación, información y servicios turísticos y sendero peatonal de acceso - Pictografía de Vilacaurani	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de sendero de trekking a mirador de los Cóndores y construcción de mirador	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción de senderos peatonales desde Parinacota a Cotacotani y construcción de mirador - Lago Chungará.	Sendero Interpretativo	Arquitectura	Extrasectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción infraestructura de información y servicios turísticos - Termas de Poyoquere	Infraestructura de Información y Servicios Turísticos	Arquitectura	Extrasectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Construcción sistema APR - Lupica	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Mediano
		Construcción sistema APR - Chucuyo	Agua Potable Rural	Agua Potable Rural	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Corto
		Mejoramiento a ruta escénica mixta - Ruta 11-CH, entre Ruta 5 y Paso Chungará	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta A-31, Zapahuira - cruce A-35 - Ruta 5	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Codpa - Putre -P.N. Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta A-317, entre cruce A-319 y A-95 (Timalcacha - Umirpa - Salar de Surire)	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Otro Destino	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento a ruta escénica - Ruta Altiplánica, entre Ruta 11-CH y límite sur regional	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Codpa - Putre -P.N. Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano
		Mejoramiento camino interior desde Putre hacia pictografías de Vilacaurani	Ruta Escénica	Vialidad	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Diseño y Ejecución	Mediano

PROVINCIA	COMUNA	NOMBRE INICIATIVA	TIPOLOGÍA	UNIDAD TÉCNICA MOP	FINANCIAMIENTO	DESTINO TURÍSTICO SST	ETAPA	PLAZO
Parinacota	Putre	Mejoramiento red vial - Ruta A-31, sector Cruce Ruta A-35 - Zapahuira	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Codpa	Diseño y Ejecución	Corto
		Mejoramiento Ruta Andina, sector Límite Regional-Ruta 11 Ch	Conector Vial Turístico	Vialidad	Sectorial	Putre - P.N Lauca	Ejecución	Corto

NOTA: Se entiende corto plazo a 2021; mediano plazo a 2026; y largo plazo a 2030. Las etapas corresponden a las definidas en el Sistema Nacional de Inversiones.

Consideraciones importantes sobre la factibilidad y programación presupuestaria de la cartera de iniciativas de inversión del Plan

La programación de la cartera de iniciativas requerida por este plan será ejecutada de acuerdo al proceso de gestión de inversiones establecido ministerialmente. En todo caso, se debe tener en consideración que ésta se construye bajo supuestos que determinan la propuesta al 2030, y que, de ocurrir cambios en ellos, implica el ajuste de las iniciativas y de su programación. De acuerdo a lo anterior, se deberán tener en cuenta las siguientes variables:

- Disponibilidad de los recursos financieros otorgados por la Ley de Presupuestos de cada año y las asignaciones presupuestarias de cada fuente de financiamiento, ya sean MOP o extra MOP.
- Recomendación favorable de las iniciativas, de acuerdo a los resultados de la presentación de éstas al Sistema Nacional de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Social.
- Variación de los costos de inversión como resultado de los estudios de preinversión y/o diseños de ingeniería.
- Factores externos que influyen en las decisiones de inversión, como situaciones de emergencia, aprobaciones de servicios e instituciones, expropiaciones, prioridades gubernamentales, entre otros.

